

FACULTÉ DE MÉDECINE DE PARIS

ANNÉE 1937

THÈSE

N°

9

POUR LE

DOCTORAT EN MÉDECINE

(Diplôme d'État)

PAR

JOUSSET EMILE-ROBERT-GEORGES

né le 9 Octobre 1902, à Villiers-sur-Tholon (Yonne)

MÉDECIN BREVETÉ DE LA MARINE MARCHANDE

UNE CROISIÈRE D'ASSISTANCE AUX PÊCHEURS DE MORUE A TERRE-NEUVE ET AU GROENLAND

(CAMPAGNE DE 1935)

Président : M. TANON, Professeur.

PARIS
IMPRIMERIE SPÉCIALE DE BANQUE
181, RUE DU CHATEAU-DES-RENTIERS

1937

ANNÉE 1937

THÈSE

N° _____

POUR LE

DOCTORAT EN MÉDECINE

(Diplôme d'État)

PAR

JOUSSET EMILE-ROBERT-GEORGES

né le 9 Octobre 1902, à Villiers-sur-Tholon (Yonne)

MÉDECIN BREVETÉ DE LA MARINE MARCHANDE

UNE CROISIÈRE D'ASSISTANCE AUX PÊCHEURS DE MORUE A TERRE-NEUVE ET AU GROENLAND

(CAMPAGNE DE 1935)

Président : M. TANON, Professeur.

PARIS
IMPRIMERIE SPÉCIALE DE BANQUE
181, RUE DU CHATEAU-DES-RENTIERS

1937

I. — PROFESSEURS

	MM.
Anatomie	ROUVIÈRE.
Physiologie	Léon BINET.
Physique médicale	STROHL.
Chimie médicale	POLONOVSKI.
Bactériologie	Robert DEBRÉ.
Parasitologie et histoire naturelle médicale	BRUMPT.
Pathologie et thérapeutique générale	BAUDOUIN.
Pathologie médicale	ABRAMI.
Pathologie chirurgicale	CHEVASSU.
Anatomie pathologique	ROUSSY.
Histologie	CHAMPY.
Pharmacologie et matière médicale	TIFFENEAU.
Thérapeutique	HARVIER.
Hygiène et médecine préventive	TANON.
Médecine légale	BALTHAZARD.
Histoire de la médecine et de la chirurgie	LAIGNEL-LAVASTINE.
Pathologie expérimentale et comparée	FIESSINGER.
Hydrologie thérapeutique et climatologie	Maurice VILLARET.
Clinique médicale	LOEPER.
	CARNOT.
	CLERC.
	Marcel LABBÉ.
Hygiène et clinique de la première enfance	LEREBOULLET.
Clinique des maladies des enfants	NOBÉCOURT.
Clinique des maladies mentales et des maladies de l'encéphale	H. CLAUDE.
Clinique des maladies cutanées et syphilitiques	GOUGEROT.
Clinique des maladies du système nerveux	GUILLAIN.
Clinique des maladies infectieuses	LEMIERRE.
	CUNÉO.
Clinique chirurgicale	GOSSET.
	GRÉGOIRE.
	LENORMANT.
Clinique ophtalmologique	TERRIEN.
Clinique urologique	MARION.
	BRINDEAU.
Clinique d'accouchements	COUVELAIRE.
	JEANNIN.
Clinique gynécologique	MOCQUOT.
Clinique chirurgicale infantile et orthopédie	OMBRÉDANNE.
Clinique thérapeutique médicale	RATHERY.
Clinique oto-rhino-laryngologique	LEMAITRE.
Clinique thérapeutique chirurgicale	Pierre DUVAL.
Clinique propédeutique	SERGENT.
Clinique de la Tuberculose	BEZANÇON.
Clinique chirurgicale orthopédique de l'adulte	MATHIEU.
Cardiologie clinique	LAUBRY.
	HOVELACQUE.
Professeurs sans chaire	MULON.
	OLIVIER.
	VERNE.



II. — AGRÉGÉS EN EXERCICE

MM.

AMELINE.	Pathologie chirurgicale.
BARIÉTY	Pathologie médicale.
BÉNARD (Henri)	Pathologie médicale.
BERNARD (Etienne)	Pathologie médicale.
BESANÇON (Justin)	Hydrologie.
BOULIN.	Pathologie médicale.
BULLIARD	Histologie.
CATHALA	Pathologie médicale.
CHEVALLIER	Pathologie médicale.
COSTE	Pathologie médicale.
DOGNON.	Physique.
FEY.	Urologie.
FUNCK.	Pathologie chirurgicale.
GALLIARD	Parasitologie.
GASTINEL	Bactériologie.
DE CAUDART D'ALLAINES.	Pathologie chirurgicale.
GAYET	Physiologie.
DE GENNES	Pathologie médicale.
GIROUD.	Histologie.
HAGUENAU.	Pathologie médicale.
HALPHEN	Oto-rhino-laryngologie.
HAZARD.	Pharmacologie.
HUGUENIN.	Anatomie pathologique.
JOANNON	Hygiène.
LACOMME	Obstétrique.
LANTUÉJOL.	Obstétrique.

MM.

LAROCHE (Guy)	Pathologie médicale.
LELONG.	Pathologie médicale.
LEMAIRE.	Pathologie expérimentale.
LEVEUF.	Pathologie chirurgicale.
M ^{lle} J. LÉVY	Pharmacologie.
LÉVY-VALENSI	Neurologie et Psychiâtrie.
MÉNÉGAUX.	Pathologie chirurgicale.
MOLLARET	Pathologie médicale.
MOREAU.	Pathologie médicale.
MOULONCUET	Pathologie chirurgicale.
MOUQUIN	Pathologie médicale.
OBERLING	Anatomie pathologique.
PETIT-DUTAILLIS	Pathologie chirurgicale.
PIÉDELIÈVRE.	Médecine légale.
PORTES.	Obstétrique.
RENARD	Ophthalmologie.
RICHET.	Physiologie.
SANNIÉ	Chimie biologique.
SÉNÈQUE	Pathologie chirurgicale.
TROISIER.	Pathologie expérimentale.
TURPIN.	Pathologie médicale.
VIGNES.	Obstétrique.
WILMOTH	Pathologie chirurgicale.

III. — AGRÉGÉS RAPPELÉS A L'EXERCICE

Pour le service des examens

MM.

ALGLAVE.	Pathologie chirurgicale.
BUSQUET	Pharmacologie.
CHAILLEY-BERT	Physiologie.
GUÉNIOT	Obstétrique.

MM.

LARDENNOIS	Pathologie chirurgicale.
LEROUX	Anatomie pathologique.
NEVEU-LEMAIRE.	Parasitologie.
VANDESCAL	Obstétrique.

IV. — AGRÉGÉS CHARGÉS DE COURS DE CLINIQUE ANNEXE à titre permanent.

MM.		MM.	
ALAJOUANINE.	} Clinique médicale.	BASSET.	} Clinique chirurgicale.
AUBERTIN.		BROCQ.	
BRULÉ		CADENAT	
CHABROL		GATELLIER.	
CHIRAY		HEITZ-BOYER	
DONZELOT.		MOURE.	
DUVOIR.		QUENU.	
LIAN.		SCHWARTZ	
PASTEUR- VALLERY-RADOT		VELTER.	
SÉZARY.			

MM.	
ECALLE	} Clinique obstétricale.
LE LORIER.	
LÉVY-SOLAL	
METZGER	

V. — CHARGÉS DE COURS

MM.	
CHAILLEY-BERT, agrégé	Education physique.
LEDoux-LEBARD.	Radiologie clinique.
RUPPE	Stomatologie.
WEIL-HALLÉ	Puériculture.

Par délibération en date du 9 décembre 1798, l'Ecole a arrêté que les opinions émises dans les dissertations qui lui seront présentées, doivent être considérées comme propres à leurs auteurs et qu'elle n'entend leur donner aucune approbation ni improbation.

**UNE CROISIÈRE D'ASSISTANCE
AUX PÊCHEURS DE MORUES A TERRE-NEUVE
ET AU GROENLAND
(Campagne de 1935)**

A MA GRAND'MERE

A MES PARENTS ET BEAUX-PARENTS

A MA FEMME

A MES FRERES ET SŒURS

AUX MIENS ET A MES AMIS



Digitized by the Internet Archive
in 2026

A LA MEMOIRE DE JEAN CHARCOT

Médecin et explorateur

Membre de l'Institut et de l'Académie de Médecine.

*Dont le grand cœur aimait les
Terre-Neuvas.*



A MONSIEUR LE PROFESSEUR TANON

Professeur d'hygiène à la Faculté de Médecine de Paris,

Membre de l'Académie de Médecine,

Conseiller technique sanitaire
au Ministère de la Santé Publique,

Inspecteur général des services techniques d'hygiène
à la Préfecture de Police,

Officier de la Légion d'Honneur.

*Qui nous a fait l'honneur d'ac-
cepter la présidence de notre
thèse,*

*Hommage de respect et de
gratitude.*

A MES MAITRES DES HOPITAUX
ET DE LA FACULTE

A MONSIEUR LE DOCTEUR CLERC

Assistant d'Hygiène à la Faculté,
Chef des travaux de l'Institut d'Hygiène,
Conseiller technique sanitaire
au Ministère de la Marine Marchande,
Officier de la Légion d'Honneur.

*Qui nous a guidé et aidé de
son expérience dans l'élaboration
de ce travail.*

A MONSIEUR LE DOCTEUR LE MARC'HADOUR

Médecin en Chef de la Marine de réserve,
Membre du Conseil d'Administration
de la Société des Œuvres de Mer,
Officier de la Légion d'Honneur.

*Qui nous a toujours témoigné
la plus bienveillante sollicitude et
prodigué les plus judicieux con-
seils.*



INTRODUCTION

« Les derniers voiliers qui traversent encore l'Océan sont
« ceux qui, chaque année, emmènent les pêcheurs de morues vers
« Terre-Neuve, l'Islande et le Groënland ; superbe race de marins,
« que celle de ces pêcheurs des bancs. Ils font un très rude métier,
« au plus grand péril de la mer, et chaque campagne leur est
« meurtrière. Trente-six, en 1935, ne sont pas revenus ; ils lais-
« sent soixante-seize orphelins. Et ceux qui sont revenus repartent
« chaque année vers cette mer surnoise, cette mer terrible des
« bancs. Ils y retournent de père en fils, et l'origine de cette voca-
« tion ancestrale se perd dans la nuit des temps ». (1).

Guerres et traités les ont peu à peu éloignés des rivages que dès la fin du XV^e siècle avaient explorés les marins basques ; avec une impitoyable rigueur et au prix de quelles luttes, l'Acadie, Terre-Neuve, l'Ile-Royale se sont successivement fermées devant eux ; leurs méthodes de pêche se sont modifiées. Mais après plus de quatre cents ans d'histoire, héritiers d'une tradition riche en actes de courage et dévouement, qu'ils viennent de la Rochelle, de Paimpol, de Saint-Malo, de Dieppe, de Fécamp, ils ont conservé leur physionomie séculaire, comme leur travail a gardé son immuable rigueur, « au cœur d'une immensité hostile, domaine des brumes, du froid, des tempêtes, hantée par les terribles icebergs dont l'écrasement brutal ne pardonne pas ».

Comme la pêche elle-même, l'assistance aux pêcheurs remonte à une époque très reculée, et son histoire révèle une évolution paral-

(1) R. de Loture : l'Ame de la Marine (in *Revue Nautique*, mars 1936).

lèle à celle de la pêche, depuis les ordonnances royales qui imposaient un chirurgien à tout navire ayant plus de vingt hommes d'équipage (1) jusqu'à l'institution au lendemain du traité de Paris (1763) des Stations navales de Terre-Neuve attribuant une mission de surveillance et d'assistance à des bâtiments de la Marine militaire, dont les médecins, en plus de leur ministère auprès des pêcheurs malades, sont chargés de visiter les bateaux, de contrôler l'application des règlements sanitaires, d'inspecter les coffres à médicaments, de vérifier la qualité et la quantité des vivres du bord.

Toutefois les obligations variées imposées à ces bâtiments qui portent les couleurs françaises en ces lointains rivages, leur interdisent de consacrer tout leur temps à la mission d'assistance.

C'est pourquoi en réponse à un appel dont les initiateurs furent le Père Grosjean et l'abbé Belin, vicaire à Saint-Servan, fut fondée en 1894 sous l'égide des Pères Augustins de l'Assomption et la présidence du vice-amiral Lafont, la Société des Œuvres de mer, reconnue depuis d'utilité publique, dont un des buts est de porter des secours matériels, médicaux, moraux et religieux aux marins français et de toutes nationalités au moyen de navires-hôpitaux transportant médecins et aumôniers.

Depuis 1896, sept navires ont successivement, en collaboration étroite et constante avec les Stationnaires de l'État, assuré à Terre-Neuve, en Islande et au Groënland, 41 campagnes d'assistance.

31.000 journées d'hospitalisation, 13.000 consultations en mer, plus de 1 million de lettres distribuées, plus de 400 pêcheurs en dérive recueillis permettent de dire si la Société a rempli le but qu'elle s'était assigné : « rendre service ».

C'est sur le dernier de ses bateaux, le Saint-Yves, lancé en 1935, qu'il nous fut donné la même année de faire la campagne qui est à l'origine de ce travail.

(1) La loi de 1819 n'imposait plus qu'un chirurgien pour 40 hommes. Néanmoins en 1840 embarquaient encore cent chirurgiens.

CHAPITRE PREMIER

LA PÊCHE

Que la Grande-Pêche constitue pour un marin la plus rude des écoles, il n'est pas pour s'en convaincre de meilleur témoignage que celui de leurs médecins.

L'un d'eux, Chastang, écrit après la campagne de 1898 :

« Je ne sais pas s'il existe au monde un plus dur métier, mais
« ce que je crois, c'est qu'il n'en est pas qui expose à plus de dan-
« gers, demande plus de sacrifices et apporte avec lui moins de
« compensations.

« Naviguer dans des parages où il faut lutter sans cesse avec
« la mer, où l'on a à essuyer à tout instant, surtout dans les trois
« premiers mois, de ces tempêtes « qui font frissonner les hommes
« et les navires », et où, en dehors des coups de vent, il faut comp-
« ter avec les brumes et avec les glaces — travailler 16 ou 20 heu-
« res sur 24 sans qu'un jour de répit vienne de temps à autre
« dissiper la fatigue et reposer l'esprit autant que le corps —
« n'avoir ensuite pour dormir qu'une couchette étroite dans un
« poste d'une saleté repoussante — ne jamais quitter ses vêtements
« toujours plus ou moins mouillés — n'avoir pour restaurer ses
« forces qu'une nourriture suffisante peut-être comme quantité,
« mais d'une monotonie à fatiguer les estomacs les mieux constitués
« — ne trouver enfin de satisfaction que dans l'alcool, telle est la
« vie du pêcheur de Terre-Neuve et d'Islande. »

Et vingt ans plus tard, Schennberg, médecin du stationnaire pendant la Campagne de 1919 nous le montre qui, « assommé de fatigue se jette comme une masse sur sa couche pour prendre quelques heures de sommeil, puis recommence chaque jour le même labeur, sans jamais connaître ni repos ni dimanche ».

Quarante ans après Chastang, quinze ans après Schennberg, nous n'avons rien à retrancher de ces tableaux trop véridiques.

Quelques changements de détail n'ont guère modifié l'image légendaire du voilier, ancré toute la campagne en plein Océan, noyé dans la brume, absolument isolé du monde puisque dépourvu de T. S. F.

Depuis une soixantaine d'années, la pêche ne se pratique plus du bateau même, mais dans des embarcations légères à fond plat, les doris, montées par deux hommes.

A la pointe du jour ils partent lever les lignes, c'est-à-dire les tirer pied par pied des 70 à 100 mètres de fond où elles ont été immergées la veille. Dans leurs doigts engourdis par le froid, gonflés et macérés par le contact permanent de l'eau de mer, ils vont sentir glisser la brûlure de centaines de mètres de câble, d'autant plus cuisante que les lignes sont plus abondamment garnies et parfois passer la morsure déchirante d'un hameçon trop prestement arraché.

Le poisson s'entasse dans la barque, dont les bords affleurent l'eau. Il serait sage de faire un deuxième, un troisième voyage, mais pour régagner le bateau, si celui-ci est loin, il faudra raidir longtemps sur les avirons, contre le vent, contre la lame. On s'obstine à éviter ce voyage supplémentaire et parfois cette imprudence sera mortelle.

Revenu près du bord, armé d'une fourche, le pêcheur lance le poisson sur le pont, où pendant des heures, il devra ensuite travailler dans cette chair gluante et glacée, jusqu'à ce que la dernière morue soit rangée dans le sel.

Alors, après avoir amorcé les hameçons (500 par homme, répartis sur 800 mètres de ligne) avec de gros escargots de mer, les bulots, que l'on utilise jusqu'à l'extrême degré de la pourriture, il faudra repartir dans les doris pour immerger de nouveau les lignes.

Telle est la besogne quotidienne du Terre-Neuva, durant 5 ou 6 mois. Risques incessants : parfois éloignés de plus de 2 milles du navire à la merci de la brume ou d'un coup de vent subit si fréquents sur les bancs, combien de pêcheurs ont disparu à jamais ! on en compta jusqu'à 250 une année.

Labeur sans relâche : on ne connaît sur les bancs d'autre trêve que celle qui est imposée par le mauvais temps, celui-ci n'étant ni la brume, ni la pluie, ni la neige, ni le froid, mais seulement la tempête qui balaie les ponts, déchire les voiles, arrache les gouvernails, ouvre parfois dans les coques des brèches mortelles.

Au début du siècle toutefois, une révolution s'opéra avec l'apparition du chalutier, dont l'immense filet remonte du sein de la mer des myriades de poissons et qui supprime le doris et ses dangers. Avec un équipage à peine plus nombreux : 48 hommes au lieu des 32 du voilier, il peut porter 1.600 à 2.700 tonnes de pêche, alors que le voilier n'en porte que 300.

Aussi l'effectif total des équipages est-il tombé au cinquième de ce qu'il fut certaines années, où l'on compta jusqu'à 14.000 hommes prenant part à la pêche (en 1907 il y en avait encore 8.300 avec 604 navires et en 1919, 5.000 avec 200 navires).

Mais le chalutier entraîne des frais énormes : longtemps encore subsistera sans doute à côté de lui le grand voilier moderne à moteur, où l'on pourrait ménager aux hommes une existence moins dure.

CHAPITRE II

LA VIE A BORD DU TERRE-NEUVIER

Outre ce spectacle, rare à l'heure actuelle, d'un travail presque ininterrompu, les antiques voiliers offrent bien d'autres sujets d'étonnement : ce sont les conditions dans lesquelles on vit à bord, qui ne doivent que fort peu différer de ce qu'elles étaient à l'origine de la grande pêche, il y a quatre siècles.

Tout le centre du navire est utilisé pour empiler la morue. Les hommes occupent à l'avant et à l'arrière des postes étroits et obscurs, à la fois dortoirs et réfectoires.

On y descend par une échelle presque verticale faisant suite à une écoutille qui constitue la seule communication avec l'extérieur. Aussi l'éclairage et l'aération y sont-ils des plus défectueux.

De chaque côté se dressent, accolées à la coque même, deux ou trois rangées superposées de couchettes ; ou plus exactement de véritables niches, percées seulement d'un trou d'entrée, qui méritent bien leur nom de cabanes. Leur nombre est parfois insuffisant et la même abrite alors deux hommes.

Paillasse, couvertures, édredons même apportés par le pêcheur en occupent la plus grande partie, y demeurent toute la campagne et s'y gorgent d'humidité.

Dans ce réduit le pêcheur se sent chez lui : il le ferme avec un rideau, ou une planche mobile, à l'abri desquels, à la lueur d'une

bougie, il peut parfois jeter un regard sur les humbles souvenirs qui lui rappellent sa terre et sa maison.

La malpropreté règne en maîtresse, sur la table, sur les bancs, sur le sol. Le nettoyage est fait très sommairement, littéralement à la pelle ; il existe un peu partout des amas de détritux, restes de nourriture, débris de poissons, qui, aux mouvements du navire, roulent d'un bord à l'autre sur le plancher calleux et glissant.

Les bottes, les effets cirés dégouttant d'eau apportent une humidité froide, que la chaleur d'un poêle transforme en un épais nuage de vapeur : on devine l'odeur qui s'en exhale.

L'hygiène individuelle est également inconnue ; on est très ménager des réserves d'eau douce ; aussi, lavages corporels et lavage du linge ne peuvent s'effectuer le plus souvent qu'en recueillant de l'eau de pluie.

L'alimentation est en général suffisamment abondante, mais d'une désolante monotonie. Le poisson en constitue le fonds, mais on ne consomme que les parties dédaignées par le commerce ; les têtes de morues, avec la soupe de biscuit, constituaient naguère toute la nourriture du terre-neuva.

Actuellement si l'on utilise encore le biscuit, on fabrique aussi du pain à bord et tous deux sont de bonne qualité.

On distribue également du lard, de l'endaubage, des légumes secs (haricots, pois, lentilles), des pommes de terre tant qu'elles sont consommables, enfin du vin ou du cidre.

Un travail sans relâche, un logement misérable, une nourriture grossière étant l'apanage du Terre-Neuva, on a essayé d'y remédier. Ce fut le but de la loi du 17 avril 1907 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

Par le décret consécutif du 21 septembre 1908 la ration d'eau était fixée : elle doit être de quatre litres par homme et par jour.

Les postes ne doivent pas mesurer moins de 1 m. 83 de hauteur ni cuber moins de 2 m. 150 par homme.

Les couchettes doivent être au moins à trente centimètres au-dessus du plancher, ne pas comporter plus de deux rangées superposées, être strictement individuelles.

Eclairage et aération doivent être assurés largement par hublots, verres prismatiques, claires-voies et manches à air. Hors du poste doit être ménagée une penderie pour les effets cirés et un local d'isolement pour les malades.

Pour un équipage de 30 à 40 hommes, il doit y avoir une poulaïne à deux places, couverte et pourvue d'appuis solides.

Le médecin du stationnaire est chargé de contrôler l'application de ces règlements, il dispose même de primes de propreté qu'il accorde aux navires les mieux tenus.

Et pourtant « à chaque instant de son enquête, constate Schennberg, le médecin visiteur trouve l'armement toujours et gravement en défaut ».

D'abord la disposition actuelle des voiliers ne permet pas d'assurer aux hommes le logement que prévoit le règlement : la place manque pour le faire.

Ensuite il faut comprendre la véritable fièvre dans laquelle se pratique la pêche, la hâte avec laquelle tous souhaitent voir remplir la calle pour quitter les bancs. C'est une véritable course qui s'établit entre navires.

Capitaines et équipages s'entendent très bien pour cela ; aussi point de temps perdu à se nettoyer, à nettoyer les postes, à dormir même : lorsque la morue donne, on se contentera de 5 ou 6 heures de repos.

Depuis 1907, la question a été remise en discussion et la loi refondue en une loi nouvelle, celle du 16 juin 1933. Une com-

mission interministérielle divisée en douze sous-commissions (celle de l'hygiène et de la salubrité avait pour rapporteur le docteur Clerc, assistant d'hygiène à la Faculté de Médecine) a préparé deux décrets portant règlement d'administration publique qui ont été rendus en application de la loi.

Le premier en date du 1^{er} septembre 1934, concerne les bâtiments d'une jauge brute supérieure à 250 tonneaux.

Le second en date du 3 mars 1937 concerne les bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux.

On trouvera en annexe les articles de celui-ci qui peuvent intéresser les navires de grande pêche.

CHAPITRE III

LA MALADIE EN PÊCHE

A ces hommes qui remplissent une tâche si pénible sous un climat aussi rude, la maladie n'épargne point ses coups.

Sur les navires dépourvus de médecins comme le sont les Terre-Neuviers, la loi confie les soins médicaux à la conscience du capitaine qui a reçu à l'école d'Hydrographie en préparant son brevet, quelques notions d'hygiène et de médecine élémentaires que l'on pourrait appeler de premier secours.

La loi du 17 avril 1907 édicte en son article 20 :

« Sur les navires ne comportant pas de médecin, le capitaine, à qui il appartient de donner des soins aux malades, conserve les clefs du coffre à médicaments et en est responsable ».

En effet si ce coffre a existé de tout temps, il fut si fréquemment l'objet de fraudes par soustraction et surtout par substitution de produits qu'il fallut régler minutieusement son embarquement et sa prise en charge.

Sa composition en médicaments, matériel de pansement, instruments a fait l'objet de divers décrets.

Il est réglementairement accompagné d'une Instruction médicale dont le capitaine s'inspire pour orienter son diagnostic et sa thérapeutique.

L'instruction médicale des capitaines est assez rudimentaire : aussi, pour la parfaire et l'entretenir, la Société des œuvres de mer organise des cours pratiques qui ont lieu l'hiver à Saint-Malo.

Malgré toute leur bonne volonté, les capitaines se sentent bien souvent pris au dépourvu ; parfois ils ne veulent pas voir la gravité de certains cas.

Les médications énergiques sont réputées les plus efficaces et les plus capables de guérir rapidement et donc d'abrégier l'incapacité de travail.

Naguère la solution phéniquée au 1/3 employée d'une façon prolongée sur des plaies provoquait chaque année plusieurs cas de gangrène.

Actuellement ce sont les solutions de permanganate dont on abuse, et elles entretiennent indéfiniment des plaies qui ne demandent qu'à guérir.

Il est aisé d'imaginer les angoisses et les souffrances du malade ou du blessé, confié à un thérapeute que les marins surnomment le médecin de papier, pour signifier que toute sa compétence vient des quelques pages de l'Instruction médicale, et condamné à demeurer, quel que soit son état, dans ce poste et sur cette couche dont nous avons ci-dessus esquissé le tableau.

Nous avons constaté que l'existence de cas même graves ne faisait pas aux capitaines un devoir de gagner la terre pour y déposer leurs malades : il faudrait parfois bien des jours lorsque les vents ne sont pas favorables, et ce serait autant de perdu pour la pêche.

Aussi la présence d'un navire d'assistance est-elle indispensable. Souvent les navires sont si dispersés sur l'Océan qu'il faut plusieurs jours pour aller de l'un à l'autre.

On ne peut donc que se féliciter de cette dualité charitable constituée par le Stationnaire et le navire-hôpital, qui permet de secourir en même temps des navires situés parfois à mille kilomètres les uns des autres.

CHAPITRE IV

LE NAVIRE-HOPITAL EN 1935

Le navire-hôpital Saint-Yves fit en 1935 trois tournées sur les bancs de Terre-Neuve, avec escales à notre colonie de Saint-Pierre pour déposer à l'hôpital les malades graves, et une tournée dans les eaux du Groënland.

Près de 200 consultations furent données.

Nous eûmes à soigner plusieurs tuberculeux, des bronchites, des angines, des dysenteries, des troubles gastro-intestinaux, une hémoptysie, des rhumatismes, des dermatoses variées, une paralysie cubitale, un mal perforant plantaire ; plusieurs sujets se présentèrent avec des hernies, des varices.

Les plaies infectées, les panaris et phlegmons, furent nombreux.

Parmi les malades hospitalisés par le *Saint-Yves*, nous relevons : une pleurésie séro-fibrineuse avec épanchement énorme, compliquée d'abcès du foie, qui mourut à l'hôpital de Saint-Pierre.

Une roséole à qui, grâce à notre pharmacie bien approvisionnée, nous pûmes appliquer à bord même, le traitement le plus énergique.

Une appendicite qui, hospitalisée plusieurs jours après son début, céda heureusement au traitement médical.

Un vaste phlegmon de la paume de la main qui avait gagné l'avant-bras mais sans atteindre les gâines : incisé à bord sous anesthésie générale, la guérison se fit rapidement et sans impotence fonctionnelle.

Une luxation de la hanche.

Une fracture du fémur.

Un cas de fractures multiples et ouvertes de l'os iliaque, des deux os de l'avant-bras avec luxation du coude par chute du haut d'un mât.

Parmi les dermatoses nous citerons une dermo-épidermite staphylococcique, connue depuis longtemps, localisée à la face antérieure des poignets, provoquée par le frottement des manches de cirés ; les choux du banc ou fleurs d'Islande. Pour s'en préserver ou s'en guérir, beaucoup de pêcheurs portent des bracelets faits d'une chaînette de cuivre !

Panaris et phlegmons ont de tout temps sévi parmi les pêcheurs, dus le plus souvent à des piqûres d'hameçons.

Combien de mutilations et de morts même n'ont-ils pas entraînés ! En 1935, n'ayant pu recevoir les soins d'aucun médecin, et ayant refusé toute intervention à son bord, un pêcheur mourut d'un phlegmon diffus du bras consécutif à un simple panaris.

Les grands traumatismes des membres ne sont pas exceptionnels, surtout au moment des grandes tempêtes : les chutes de la mâture, les chocs brutaux des paquets d'eau qui s'abattent avec violence sur les ponts en sont la cause. Leur nombre augmentera sans doute avec celui des chalutiers, où la machinerie ajoute des risques supplémentaires.

Les troubles gastro-hépatiques deviennent plus nombreux à la fin de la campagne, alors que la nourriture se fait plus monotone et que les estomacs les plus solides se fatiguent. Aussi bien la denti-

tion des pêcheurs est-elle dans un état lamentable et on ne compte pas les extractions dentaires qu'il faut chaque année pratiquer.

Enfin la tuberculose comme chaque année a fait quelques victimes. Tous nos prédécesseurs avaient demandé que l'on éliminât des équipages les sujets suspects.

Dans son rapport de 1914, le docteur Delahet écrit :

« Le métier de pêcheur sur les Bancs de Terre-Neuve est
« suffisamment rude pour qu'on puisse exiger des gens qui le pra-
« tiquent une constitution particulièrement robuste. Or, loin d'être
« composée d'individus rigoureusement sains, la flotille des voiliers
« et chalutiers comprend toujours dans ses équipages des sujets
« débiles ou prédisposés. Quelques-uns sont entachés de tubercu-
« lose et cette année on nous a cité le cas de plusieurs d'entre eux,
« qui seraient morts des suites de cette affection...

« A peine ont-ils fait la traversée qu'ils viennent échouer à
« l'hôpital. Le fait n'aurait pas lieu si une visite médicale sévère
« était passée avant le départ de France ».

Tous nos prédécesseurs ont émis le même avis : Martine, Gazeau, Dubois Saint-Sevrin, Chastang, Forgeot.

Tous ont réclamé une visite médicale sérieuse avant l'embarquement et la loi du 26 février 1911 a institué cette visite.

Or nous venons de voir l'opinion du médecin de la campagne 1914, et celui de la campagne 1919 la confirme encore d'un exemple typique :

« Citerai-je ce pêcheur rencontré sur un voilier présentant
« une large éventration suite de blessure de guerre qui ne pouvait
« fournir aucun travail et qui pourtant avait reçu un certificat médi-
« cal attestant son aptitude à l'embarquement...

« Il est vrai qu'il avait été examiné tout habillé. »

Dans un rapport plus récent, nous lisons l'histoire lamentable d'un malade atteint de tuberculose pulmonaire recueilli à toute extrémité ; cet homme jeune avait été réformé et classé hors service à la marine. Un tel passé interdisait son embarquement à la grande pêche, qui ne fut possible que grâce à une visite de complaisance. Il expira en arrivant à terre et dès le début de la campagne.

Nous même en 1935 avons été étonné de trouver des pêcheurs porteurs de hernies volumineuses, de maladies anciennes en évolution, toutes infirmités qui devraient interdire l'embarquement pour la grande pêche.

Il faut savoir que la visite médicale est généralement passée devant le médecin de famille qui bien souvent n'accorde qu'à contre-cœur le certificat devant les instances pressantes du pêcheur.

Celui-ci a déjà à son actif un certain nombre de campagnes ; avec quelques-unes encore, il aura droit à la pension de la Marine, suprême espoir et suprême pensée de ces pauvres gens.

Aussi, quel que soit son état de santé, essaiera-t-il d'embarquer de nouveau et jusqu'à son dernier souffle : comment blâmer le médecin qui ne sait pas résister à de tels arguments ? Il faudrait obtenir que le pêcheur devenu inapte ait droit à une pension proportionnelle qui l'encourage à cesser son dur métier.

Il serait encore préférable que des mesures nettement réglementées analogues à celles énumérées dans la notice relative à l'aptitude physique au service de la Marine soient appliquées au recrutement des Terre-Neuvas : elles rendraient d'inappréciables services.

Tous auraient intérêt à ce que les équipages ne comprennent que des sujets rigoureusement sélectionnés : toute interruption du service provoque un manque à gagner qui atteint tout l'équipage et plus particulièrement le coéquipier du sujet malade, puisqu'alors le doris reste au bord.

Nous avons vu que la cabine d'isolement prévue par les règlements n'existe pas. C'est un défi à l'hygiène et aussi une cause de démoralisation pour l'équipage que la présence en son sein d'un malade grave, contagieux, parfois durant plusieurs semaines avant le passage du Stationnaire ou du navire-hôpital.

On ne peut se figurer sans effroi l'existence dans ces postes étroits de tels de ces malades, des typhiques par exemple, (cette infection naguère n'était pas rare parmi les pêcheurs).

CHAPITRE V

L'ALCOOLISME : SA REGRESSION

On ne peut passer sous silence une question qui heureusement tend à ne conserver qu'un intérêt rétrospectif : c'est la plaie vraiment affreuse que constituait naguère l'alcoolisme pour le pêcheur de Terre-Neuve.

L'alcool était considéré comme la panacée contre le froid, la fatigue du labeur écrasant, l'abattement moral, voire contre la maladie. A bord on distribuait couramment des rations journalières de 40 centilitres, presque un demi-litre par homme.

Encore voyait-on des alcooliques invétérés accumuler la ration de deux ou trois jours pour ingurgiter en quelques heures cette énorme quantité d'alcool.

A notre colonie de Saint-Pierre, les pêcheurs étaient alors innombrables : tant ceux qui travaillaient le poisson que ceux des bateaux venant au moins une fois par campagne, débarquer leur première pêche.

Là s'organisaient d'incroyables beuveries, au sortir desquelles combien de malheureux allaient se noyer dans les bassins du port.

Le docteur Maës, médecin du navire-hôpital en 1905, put établir qu'en un semestre il avait été consommé à Saint-Pierre 101.700 litres d'alcool 3/6, rhum, tafia, genièvre, whisky, sans

compter le vin, le cidre, la bière. « Un véritable volcan, capable de faire sauter toute une ville » concluait le docteur Maës. Il y avait alors environ dix mille pêcheurs.

Là encore la Société des œuvres de mer peut s'enorgueillir de son action : dès 1895 elle ouvrait à Saint-Pierre une maison de famille qui devint le centre d'une ardente croisade contre l'alcoolisme. On n'y servait que des boissons hygiéniques, et le marin y trouvait de quoi occuper ses instants de liberté.

En une seule campagne, en 1899, la maison enregistra 41.300 entrées.

L'usage s'est répandu, depuis plusieurs années, parmi les navires de supprimer toute escale à Saint-Pierre ; aussi la maison de famille dut-elle fermer en 1931, du fait de la disparition de sa clientèle.

Mais le bienfait de son action persiste : on rencontre de plus en plus rarement sur les bancs ces brutes alcooliques, qui lorsqu'elles occupaient un poste de commandement, faisaient de leur navire un véritable bagne.

La loi a fixé à 18 centilitres la ration de tafia journalière et recommande de la mélanger à des boissons chaudes. On peut entrevoir le jour où il n'y aura pas plus d'alcooliques parmi les pêcheurs que parmi les autres métiers.

Ceux qui s'alcoolisent encore le font, non à la pêche, mais en France même et c'est là qu'il faudrait reprendre la croisade qui a si bien réussi à Saint-Pierre.

ANNEXES

Règlement d'administration publique pour l'application aux bâtiments d'une jauge brute égale ou inférieure à 250 tonneaux de la loi du 16 juin 1933 sur la sécurité de la navigation maritime et l'hygiène à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

PRESCRIPTIONS RELATIVES A L'HYGIÈNE ET A LA SALUBRITÉ

PREMIÈRE SECTION

LOCAUX AFFECTÉS AU PERSONNEL DU BORD POSTE D'ÉQUIPAGE

Art. 8. — Les locaux affectés au couchage doivent avoir un volume d'air d'au moins 2 mètres cubes 400 par personne. Ils sont isolés de toute cale à marchandises ou à poisson et du compartiment du moteur, s'il existe, par une cloison étanche.

La hauteur des locaux affectés à l'équipage, mesurée de la face supérieure des barrots formant plancher à la face inférieure des barrots formant plafond ne peut être inférieure à 1 m. 83.

Les parois et meubles sont recouverts d'une peinture de couleur claire ou d'un enduit lavable.

Aucun tuyautage de vapeur, à l'exception de celui des appareils de chauffage et de celui du guindeau et sur les navires à moteur, aucun tuyautage d'évacuation des gaz du moteur ne doit passer dans les locaux affectés à l'équipage.

Les postes d'équipage sont garnis d'armoires ou de caissons en nombre égal au nombre maximum d'hommes d'équipage appelés à être logés dans le poste. Ils sont munis de sièges et de tables pouvant donner place à la moitié au moins de l'effectif pour lequel ils ont été prévus.

Chaque homme d'équipage doit avoir à son usage exclusif soit un hamac, soit une couchette.

Les hamacs, lorsque ce mode de couchage est employé, doivent être accrochés à une distance de un mètre au moins soit des cloisons, soit les uns des autres, de tête à tête.

Les couchettes ont au minimum 1 mètre 83 de longueur sur 60 centimètres de largeur.

Il ne peut jamais y avoir plus de deux rangs de couchettes superposées.

Lorsqu'il est fait usage de couchettes superposées, le fond de la couchette inférieur doit être au moins à 30 centimètres au-dessus du sol. Entre deux couchettes il devra être ménagé un intervalle de 65 centimètres compté de planche à planche.

Entre le dessus du fond de la couchette supérieure et la face inférieure des barrots du pont, il devra être ménagé un intervalle d'au moins 65 centimètres.

L'éclairage de jour est assuré par des hublots de côté ou des verres prismatiques dans le pont ou par des claires-voies.

L'éclairage de nuit est assuré au moyen d'appareils fixes. L'éclairage au moyen de l'acétylène est interdit.

Les échelles de descente et les capots doivent être d'un accès facile ; les capots doivent pouvoir être fermés hermétiquement pour empêcher l'eau de tomber dans le poste.

A bord des navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux, un espace est réservé en dehors du poste pour recevoir les effets cirés. Il est choisi de telle façon qu'on puisse y déposer ces effets avant de pénétrer dans le poste et gagner ensuite ce dernier sans cesser d'être à l'abri.

A bord des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 150 tonneaux, des dispositions sont prises pour permettre d'accrocher les vêtements cirés dans le poste.

Un moyen de chauffage est fourni pour chaque logement, il

ne peut, en aucun cas, être fait usage d'appareils à combustion lente.

Sur les navires d'une jauge brute supérieure à 150 tonneaux autres que les navires de pêche, il est installé une cuisine dans un local indépendant des locaux de l'équipage. De préférence cette cuisine est placée sur le pont.

A bord des navires d'une jauge brute égale ou inférieure à 150 tonneaux et à bord des navires de pêche quel que soit leur tonnage, si la cuisine est installée dans le poste de couchage, une ouverture spéciale est pratiquée pour dégager le produit de la combustion. Le cube d'air doit dans ce cas être de trois mètres par homme.

Lorsque les poêles sont placés sur un pont en bois, celui-ci doit être protégé par une plaque métallique.

Les poêles et cheminées sont entourés d'un grillage métallique démontable. S'ils ont une clé d'obturation, celle-ci est pourvue d'un cran d'arrêt empêchant la fermeture complète.

Une manche à air avec pavillon est placée en un endroit convenable pour introduire l'air frais. L'évacuation de l'air vicié est assurée par une autre manche, des champignons, col de cygne ou tout autre moyen efficace.

Il est disposé, dans deux angles des postes d'équipage, deux conduits ou dalots servant à l'écoulement des eaux sur le pont ou dans la cale.

Ces ouvertures doivent être munies d'un système de fermeture hermétique.

COUCHAGE

Art. 9. — Les couchettes ou hamacs sont garnis par l'armement ou le personnel, conformément aux dispositions de l'article 78 de la loi du 13 décembre 1926 portant code du travail maritime,

d'objets de couchage qui comportent, dans tous les cas : un matelas avec oreiller indépendant ou non et deux couvertures.

Le matelas et l'oreiller sont munis d'un jeu de deux étuis, afin de permettre la mise en place d'un étui propre au moins une fois par mois.

Les objets de couchage individuel apportés par le personnel ne sont introduits à bord qu'après avoir été passés à l'étuve ou avoir subi un nettoyage satisfaisant.

ENTRETIEN DES LOCAUX

Art. 10. — Les locaux affectés au logement de l'équipage sont nettoyés à fond tous les mois. Ils sont désinfectés lorsqu'il y a eu à bord une maladie suspecte ou contagieuse.

CABINETS D'AISANCE

Art. 11. — Sauf en cas d'impossibilité reconnue sur les navires de petite dimension, il est exigé un water-closet ou au moins un banc creux qui doit être couvert et muni d'appuis solides. Le banc creux peut être amovible et dans ce cas il doit pouvoir être boulonné solidement, tantôt à l'avant, tantôt à l'arrière, selon les nécessités du service. Il doit contenir deux places lorsque le personnel comprend de 30 à 40 personnes et trois places lorsque le personnel comprend plus de 40 personnes.

DEUXIÈME SECTION

CONSERVATION ET PRÉPARATION DES VIVRES CAMBUSES ET GLACIÈRES

Art. 12. — Lorsqu'il est reconnu nécessaire de conserver des vivres à bord, la cambuse affectée à cette conservation est exclusi-

vement réservée à cet usage. Elle est isolée des locaux habités et fermée à clé. Aucun tuyau de vapeur ne doit passer par les cambuses, à moins d'être parfaitement isolé.

Les cambuses sont pourvues d'armoires et étagères en nombre suffisant, surélevées au-dessus du parquet, de façon à permettre le nettoyage de celui-ci.

APPROVISIONNEMENT D'EAU POTABLE

Art. 13. — Les navires doivent être approvisionnés d'eau potable. Dans le cas où la durée normale d'une traversée dépasse 24 heures, la provision à embarquer est calculée à raison de cinq litres d'eau par personne embarquée et par jour de durée normale de la traversée entreprise, plus un supplément d'approvisionnement de 50 % sur l'approvisionnement ainsi défini.

CAISSES A EAU ET CHARNIERS

Art. 14. — Les récipients à eau douce généralement connus sous le nom de charniers et de caisses à eau, ne peuvent être en bois, à moins :

1° Qu'ils soient en parfait état et qu'ils aient subi le traitement nécessaire (flambage, souffrage, etc.) pour assurer une bonne conservation de l'eau ;

2° Que le navire ne fasse pas des traversées de plus de quatre jours.

Cette disposition toutefois ne s'applique pas aux navires de pêche lesquels sont autorisés à embarquer l'eau potable dans des barriques saines, propres et neuves, ou n'ayant contenu que de l'eau, du vin, ou de l'eau-de-vie et ayant subi le traitement nécessaire pour assurer une bonne conservation de l'eau.

Les récipients métalliques à eau douce sont revêtus à l'intérieur d'un enduit, ciment ou autre, d'épaisseur convenable. Ils sont munis d'un tuyau d'air, disposé de façon à ne pas permettre l'introduction de corps étrangers, d'un bouchon de vidange et d'une ouverture assez large pour permettre leur nettoyage et leur visite.

Les joints des tuyaux et des caisses ne sont jamais faits avec des composés au plomb.

L'installation à bord des récipients à eau doit être telle qu'elle donne satisfaction aux commissions de visite.

CONCLUSIONS

L'industrie de la grande pêche est incontestablement l'une de celles qui exigent de l'homme les plus rudes efforts, parfois même ses exigences dépassent la limite des forces humaines.

Il serait illusoire d'espérer en transformer radicalement les conditions actuelles.

Mais nous pensons que certaines mesures, à elles seules, seraient capables d'améliorer grandement le sort des pêcheurs.

Nous souhaiterions :

1° Après la disparition progressive des vieux voiliers, que l'on construise les bâtiments suivant les règles de la construction moderne, assurant aux hommes une hygiène normale, en ce qui concerne le logement, les aliments, l'évacuation des matières usées.

2° Que, sur ces bateaux bien compris, l'on obtienne de tous, officiers et marins, moins par une surveillance tracassière et vaine que de la simple émulation stimulée par des récompenses plus nombreuses que règne à bord la propreté compatible avec un travail ou elle est difficile, mais possible ainsi que le prouve l'exemple des bateaux étrangers.

3° Que l'on diminuât la morbidité et la mortalité tant par ces mesures d'hygiène observées en mer que par une visite médicale sévère, organisée à terre sous le contrôle de l'inscription maritime avant l'enrôlement.

4° Que soit maintenue et sans cesse perfectionnée suivant l'évolution des techniques de pêche l'assistance médicale et morale aux pêcheurs et pour cela que demeure l'organisation actuelle qui conjugue les efforts de l'Etat et ceux de la charité privée pour témoigner la sollicitude de la nation envers les marins de Terre-Neuve, éléments d'élite de sa Marine.

BIBLIOGRAPHIE

Archives de Médecine Navale :

1894 : MARTINE : La tuberculose à Terre-Neuve.

1896-1897 : GAZEAU : Les pêcheurs de Terre-Neuve.

1898 : CHASTANG : Nos pêcheurs d'Islande.

SISCO : Notes sur les pêcheurs d'Islande.

1899 : BARRET : Marins des grandes pêches, Campagne de 1898.

1901 : BONNAFY : Campagne du navire-hôpital des œuvres de mer en 1900.

1902 : GLÉRANT : Les pêcheurs en 1901.

1903 : TITI : Nos pêcheurs des bancs et du French Shore.

1904 : BONAIN : Maladies de misère physiologique chez les pêcheurs de Terre-Neuve.

Thèses :

1886 - Bordeaux - DU BOIS SAINT SEVRIN.

1887 - Bordeaux - DENIS : Campagne de Terre-Neuve en 1886.

1900 - Bordeaux - COQUIN : Hygiène et pathologie des pêcheurs de morue à Terre-Neuve et en Islande.

1908 - Bordeaux - DIJONNEAU : L'assistance médicale aux pêcheurs de Terre-Neuve et d'Islande : Les œuvres de mer et les navires-hôpitaux.

1919 - Paris - DESCOTTES : Histoire de la médecine sur les bancs de Terre-Neuve.

1920 - Bordeaux - SCHENNBURG : Une campagne de surveillance de la grande pêche sur les bancs de Terre-Neuve à bord de l'avis « Somme ».

Bulletins annuels de la Société des Œuvres de Mer.

LUCAS : Le navire-hôpital *Saint-François-d'Assise*. Rapport sur la campagne de 1902.

MAES : Le navire-hôpital *Saint-François-d'Assise*. Rapport sur la campagne de 1906.

MAGNIER : Le navire-hôpital *Saint-François d'Assise*. Rapport sur la campagne de 1907.

DE VALENCE : Navires-hôpitaux de Terre-Neuve et d'Islande, 1903.

Hygiène maritime et prophylaxie internationale, publié sous la direction du professeur TANON, par les docteurs CLERC, BOHEC, VILLEJEAN, NAVARRE (Vigot 1933).

E. LAUVRIÈRE : La tragédie d'un peuple. Histoire du peuple acadien de ses origines à nos jours. Nouvelle édition augmentée. Plon, 1924-1927, 2 volumes.

R. DE LOTURE : L'œuvre d'assistance aux pêcheurs de morues à travers l'histoire. (Communication à l'Académie de Marine du 12 mars 1937).

P. DEMARTRES : Les Terre-Neuvas. Payot 1930.

P. LOTI : Pêcheurs d'Islande.

R. VERCEL : Lueurs dans les brumes. Une brochure, aux Œuvres de mer, 1935.

R.-P. YVON : Avec les pêcheurs de Terre-Neuve et du Groënland (préface de Jean Charcot). Au Nouvelliste de Bretagne. Rennes, 1935.

